

La mobilité, au même titre que l'économie, l'habitat, les équipements ou encore la propreté, est une composante fondamentale de l'attractivité des centres urbains. Un centre-ville attractif, c'est un centre-ville apaisé et accessible à tous. Les enjeux sont nombreux et parfois contradictoires: apaiser oui, mais en conservant l'accès aux fonctions vitales du centre-ville.

Après-guerre, le « tout tramway » a progressivement été remplacé par le « tout voiture », des arbres ont laissé la place aux panneaux de signalisation, puis les transports en commun ont été enterrés avec la réalisation du métro. Comme partout en France, l'espace public est alors devenu le royaume de la voiture, avec son lot de nuisances: bruit, pollution, accidentologie, occupation de l'espace, dégradations patrimoniales... Depuis les années 2000, une dynamique plus vertueuse a été enclenchée: moins de voitures, plus d'usagers dans les transports en commun, de piétons et de cyclistes... Si des facteurs conjoncturels peuvent partiellement expliquer ces changements, ils sont aussi à mettre au crédit des politiques de mobilité volontaristes engagées ces dernières années par les collectivités. Quelles en sont les réussites? Comment ont évolué les usages? Quelles sont les effets indésirables et les lacunes persistantes? Autant de questions qui permettent d'envisager les pistes à suivre pour concevoir la mobilité de demain dans le centre-ville.





ÉDITORIAL

Équilibre. C'est un paradigme qui s'impose progressivement dans les modes d'aménagement et l'organisation urbaine. L'évolution récente de la mobilité dans les villes illustre bien cette nouvelle posture.

Longtemps dominante au point d'influencer la forme et les fonctions de la ville, la place de la voiture obéit aujourd'hui à une logique de rééquilibrage entre les modes de déplacements.

Les centres-villes sont en quelque sorte les sentinelles de ces évolutions car l'audace des réponses à apporter aux nouvelles formes de mobilité n'a d'égale que la hardiesse des initiatives sur l'offre de logement, le renforcement de la dynamique commerciale comme celle de la création d'emplois.

Le chemin parcouru par le centre-ville de Marseille en matière de déplacements est important. Qui se souvient des six voies de circulation de La Canebière, des neuf du Vieux-Port? Et pourtant ce n'est pas si éloigné que cela.

Fort de cette dynamique, la Ville et la Métropole poursuivent leurs efforts pour que ce rééquilibrage au profit des transports en commun, de la qualité des espaces publics, des aménités et de l'animation urbaines contribue à renforcer le statut métropolitain du centre-ville de Marseille, premier pôle d'emploi et vecteur de développement et de rayonnement.

LAURE-AGNÈS CARADEC Présidente de l'Agam

L'ESPACE PUBLIC SE RÉINVENTE

TOUS PIÉTONS!

La pratique de la marche à pied est très répandue dans le centre-ville de Marseille: plus de 90 % des déplacements y sont réalisés à pied. Usagers des transports en commun, automobilistes, motards, touristes, cyclistes, marcheurs exclusifs, nous sommes tous des piétons à un moment ou un autre de notre programme d'activités quotidien.

Les vertus de la marche à pied sur la santé physique et mentale sont démontrées; il suffirait de 30 minutes de pratique par jour pour limiter stress et maladies. Et quel meilleur moyen pour découvrir un centre-ville historique que de sillonner ses rues à pied?

Inciter les citoyens à marcher pour leur bien-être et pour redécouvrir la ville, c'est la pierre angulaire de la conception de l'aménagement de l'espace public. Un aménagement bien conçu, qui n'exclut aucun mode mais qui les met à leur juste place, est indéniablement attractif. La requalification du Vieux-Port en apporte la preuve: sa fréquentation piétonne a ainsi explosé suite aux réaménagements successifs en 2012 et 2016.

Quel meilleur moyen que la marche à pied pour découvrir le centre-ville?

SUR LE VIEUX PORT - DEPUIS SON RÉAMÉNAGEMENT



Si la situation s'est nettement améliorée ces dernières années, un encombrement encore excessif de l'espace public (stationnement sur les trottoirs, containers, panneaux, mobiliers, incivilités diverses...) continue à pénaliser les parcours des piétons, et notamment des personnes à mobilité réduite.

UN PARTAGE PLUS ÉQUILIBRÉ DE L'ESPACE PUBLIC

La politique globale portée par le Plan de déplacements urbain de la Ville de Marseille de 2000 visait à un partage plus équilibré de la voirie en faveur des modes actifs – marche à pied et vélo – et des transports en commun. Elle s'est traduite par un certain nombre de décisions dont les plus emblématiques sont le retour du tramway au centre-ville, l'aménagement du littoral et la semi-piétonisation du Vieux-Port et des quartiers alentour. La dernière réalisation en date est la requalification de la rue Paradis entre La Canebière et la place Estrangin, inaugurée le 2 décembre 2017.

Un leitmotiv: l'apaisement de l'espace public



LA RUE PARADIS REQUALIFIÉE ET SON CONTRE-SENS CYCLABLE

Portés les collectivités locales et les acteurs publics, ces aménagements participent d'un nouvel élan de l'espace public, et donc d'une nouvelle façon d'aborder la mobilité en ville, en accordant à chaque mode de déplacement sa juste place avec un leitmotiv: l'apaisement de l'espace public.

FUTURS AMÉNAGEMENTS: UNE ATTENTE FORTE

Et ce seront bientôt d'autres lieux emblématiques de Marseille, comme les boulevards du Jarret, le cours Lieutaud et la place Jean-Jaurès, mais aussi les abords du Centre Bourse, Noailles et le haut de la Canebière, qui seront réaménagés pour une ville plus accueillante et apaisée.

Ces aménagements sont l'opportunité d'augmenter le pouvoir attractif des quartiers concernés, mais aussi tout simplement d'améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers du quotidien. Leur attente est en ce sens extrêmement forte, et nécessite l'implication de tous dès la conception des projets.

Enfin il ne faut pas faire abstraction de l'importance de la qualité du maillage des cheminements entre ces grands espaces emblématiques réaménagés. En ce sens de nombreux « parcours de ville » méritent d'être mis en valeur, comme les liaisons entre les secteurs haut et bas du centre-ville par exemple.





de locations de vélo en libre-service (« Le Vélo ») a été dépassée en 2016





chaque jour stationnés dans l'hypercentre

Les places des 14 parkings en ouvrage de l'hypercentre occupées





PERMET D'**ÉCONOMISER** PRÈS DE

400 PLACES

de stationnement dans l'hypercentre

Sources : Métropole, RTM, Citiz

LE VÉLO A SA PLACE À MARSEILLE

CE N'EST PAS LA VILLE QUI EST INADAPTÉE AU VÉLO. C'EST SON ESPACE PUBLIC

Mode rapide et économique pour se déplacer en ville, et qui plus est bon pour la santé, le vélo peine à percer à Marseille malgré une hausse sensible de son utilisation depuis quelques années. Chaleur, mistral, pentes raides... Les raisons ne manquent pas pour justifier que le centre-ville de Marseille serait inadapté à la pratique du vélo. Pourtant, seulement 20% des rues de l'hypercentre ont une pente supérieure à 5%, à partir de laquelle la pratique du vélo est considérée pénible. Et le vélo à assistance électrique, s'il n'est certes pas encore à la portée de tous, permet d'alléger considérablement le coup de pédale dans les côtes.

Pistes ou bandes cyclables, zones 30, zones de rencontre, espaces de stationnement... ces aménagements restent à développer pour inciter les Marseillais à enfourcher régulièrement leur bicyclette en toute sécurité.

UNE POLITIQUE CYCLABLE A STIMULER

Des progrès restent à faire dans la conception des aménagements, et dans la définition d'une politique globale pour prendre réellement en considération ce mode et encourager sa pratique, pourtant très vertueuse.

Mais la petite reine a peut-être des jours heureux à venir à Marseille: des projets d'aménagement émergent (Corniche, Lieutaud, Canebière...), des acteurs de terrain se mobilisent, et les pratiquants sont toujours plus nombreux malgré les obstacles: selon le Collectif Vélos en Ville, ils seraient 13 000 cyclistes à sillonner les rues marseillaises chaque jour.

Sur le cours Lieutaud, 90% de l'espace est dédié à la voiture



LES VÉLOS **EN LIBRE-SERVICE**

En 2008, un service de vélo à la demande a été mis en œuvre par la collectivité, baptisé l'hypercentre. Après des débuts timides, l'usage augmente régulièrement. Depuis 2012, le nombre d'abonnés a quasiment triplé, et le nombre de locations a franchi la barre du million en 2016, soit +25 % en trois ans. En 2021, de nouvelles stations pourraient être envisagées.

PAROLES D'ACTEUR

« POUR UN PARTAGE ÉQUITABLE DE L'ESPACE PUBLIC »



Cvril PIMENTEL Coordinateur du Collectif Vélos en Ville

Le Collectif Vélos en Ville compte aujourd'hui 1600 adhérents actifs à Marseille et ailleurs. Nous existons pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture. On entend trop souvent dire que Marseille n'est pas adaptée au vélo en raison de son relief, mais est-elle vraiment adaptée à la circulation automobile, avec son maillage de petites rues très vite engorgées par des milliers de voitures qui stationnent et qui circulent? On devrait privilégier les modes de transport qui prennent le moins de place: la voiture occupe souvent la majorité de l'espace alors qu'elle reste immobile 95 % du temps! En prime les transports en commun rouleraient mieux. C'est une politique globale. Nous militons avant tout pour un partage équitable de l'espace public.

Malgré le peu de place gu'on lui donne, le vélo est de plus en plus présent à Marseille. On estime à 13 000 le nombre de cyclistes qui sillonnent les rues de Marseille chaque jour. Nous avons récemment effectué un comptage sur dix points clés aux portes du centre-ville : en dix ans, le nombre de vélos a doublé. Sur le Vieux-Port récemment réaménagé, ils sont trois fois plus nombreux qu'avant: ceci démontre le fabuleux potentiel de la ville pour la pratique du vélo, à condition qu'elle soit correctement aménagée!

En marge des Dimanches de La Canebière, nous avons mené une action de terrain sur La Canebière, en peignant une piste cyclable éphémère à double sens sur sa partie haute. Le succès fut à la hauteur de la prise de risque, élevé. Nous avons alors entamé un dialoque constructif avec la maire de secteur, car nous avons le même objectif: améliorer la qualité de vie des habitants. Nous travaillons aujourd'hui ensemble sur des propositions d'aménagements, avec les services de la Métropole, mieux structurée aujourd'hui. Nous avons bon espoir que les choses avancent.

INCONTOURNABLES TRANSPORTS EN COMMUN

PREMIER MODE D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE

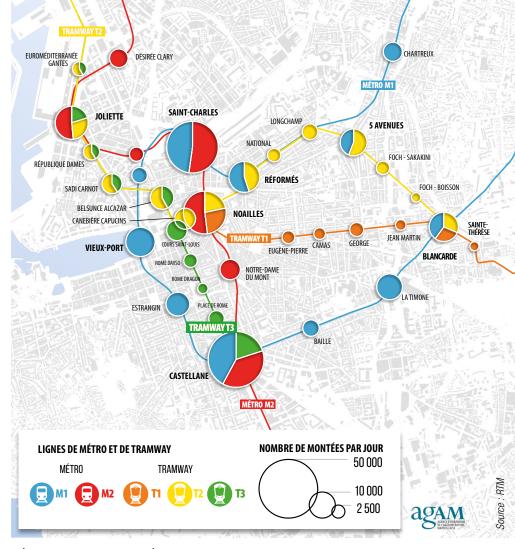
Le basculement date des années 2000: les transports en commun sont devenus le mode n°1 d'accès au centre-ville au détriment de la voiture: en 2009, 40% des accès à l'hypercentre se faisaient en transport en commun, la progression étant particulièrement forte pour le motif achat. Et depuis, la fréquentation n'a cessé d'augmenter, pour atteindre aujourd'hui près de 250000 montées quotidiennes dans les 17 stations de tramway et de métro de l'hypercentre.

Les bus ne sont pas en reste et jouent un rôle de premier plan dans la desserte de l'hypercentre, notamment depuis le nord de la ville et depuis la colline de Notre-Dame de la Garde. On dénombre environ 14 000 montées par jour à la gare routière de Canebière-Bourse. Son rôle pourrait néanmoins être amené à évoluer dans l'optique des projets d'extension du réseau de tramway, actuellement à l'étude.

UN SERVICE TOUJOURS PLUS ATTRACTIF

Le fait le plus marquant est bien évidemment le grand retour du tramway dans les rues du centre-ville à partir de 2007. Aujourd'hui, trois lignes sillonnent l'hypercentre, dont la ligne T3 mise en service en 2015, et qui transporte déjà près de 43 000 voyageurs par jour. Entre 2012 et 2017, le nombre d'utilisateurs du tramway marseillais a doublé!

Entre 2011 et 2012, les rames de tramway ont été allongées pour augmenter leur capacité. Et en 2013, le service du métro a été prolongé jusqu'à 1h du matin tous les jours renforçant ainsi son caractère incontournable. En outre, des navettes maritimes au départ du Vieux-Port permettent de rejoindre l'Estaque et la Pointe-Rouge entre avril et septembre, qui profitent aussi bien aux touristes qu'aux actifs.



FRÉQUENTATION DES STATIONS DE MÉTRO ET TRAMWAY EN 2017

Le renouvellement massif des bus vers des technologies moins émissives en polluants (Euro VI), et l'introduction de la première ligne 100% électrique en France, témoignent également de la volonté de la Métropole de réduire l'empreinte écologique des transports en commun et de participer à l'apaisement de la ville.

LES PÔLES D'ÉCHANGES, TÉMOINS DE L'ACTIVITÉ DU CENTRE-VILLE

Les pôles d'échanges sont les centres névralgiques du réseau, qui voient tous les jours passer des milliers de passagers. Ils doivent d'être parfaitement accessibles et intégrés à la ville et à son espace public. Ils sont des objets urbains à part entière, qui donnent le pouls de la ville. Ceux de La Canebière, des Réformés au Vieux-Port en passant par Noailles, génèrent ainsi environ 150 000 flux de passagers quotidiens (montées + descentes).

UN RÉSEAU EN MOUVEMENT

Les extensions des lignes existantes sont autant de possibilités de favoriser l'accès au centre-ville à de nouveaux usagers. En 2010, l'extension de la ligne 1 du métro à la Fourragère a ouvert la voie, et le prolongement de la ligne 2 à Gèze sera en service en 2018. Le prochain prolongement du tramway au nord et au sud de la ville participera de la même ambition. D'autres projets sont à l'étude par la Métropole dans le centre-ville, comme la desserte de Corse-Corderie ou encore de la Belle-de-Mai.

Les usagers du tramway ont été multipliés par deux en cinq ans



FLASHEZ CE CODE

Visualisez l'évolution animée de la fréquentation des stations de métro et de tramway dans l'hypercentre.



www.agam.org

1. Saint-Charles (M1+M2) 45 520

- 2. Castellane (M1+M2) 42 570
- 3. Rond-Point du Prado (M2) 20 560
- 4. Noailles (M2) 16 270
- 5. Dromel (M2) 14 900
- 6. Vieux-Port (M1) 14 590
- 7. Bougainville (M2) 14 400
- 8. La Rose (M1) 14 090
- 9. La Timone (M1) 11 340
- 10. Joliette (M2) & Estrangin (M1) 9 640

- 1. Noailles (T1+T2) 15 050
- 2. Castellane (T3) 10 650
- 3. Belsunce (T2+T3) 9 400
- 4. Joliette (T2+T3) 9 130
- 5. La Blancarde (T1+T2) 8 780
- 6. Canebière Capucins (T2) 7 580
- 7. Réformés (T2) 7 380
- 8. Cours Saint-Louis (T3) 7 190
- 9. Cinq Avenues (T2) 6 920
- 10. Sadi Carnot (T2+T3) 6 830

ENTRE 2012 ET 2017

+35% 🐠 🔟





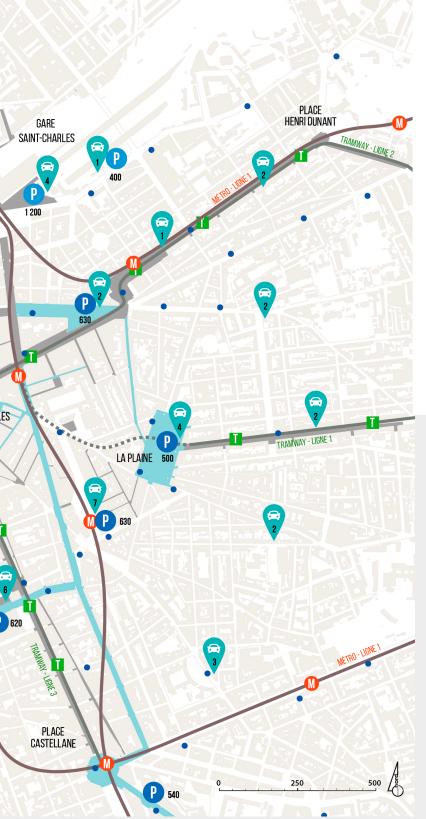
TOTAL DES 17 STATIONS DE TCSP DE L'HYPERCENTRE

+52% 🖤 🔟





LE LONG DE LA CANEBIÈRE



L'OFFRE DE MOBILITÉ **EN CENTRE-VILLE**

- AMÉNAGEMENT RÉALISÉ
- AMÉNAGEMENT PROJETÉ / À L'ÉTUDE
- STATION LE VÉLO
- STATION DE TRAMWAY ET/OU DE MÉTRO (T1, T2, T3, M1, M2) ET BUS ÉVENTUELLEMENT
 - **ARRÊT DE BUS MAJEUR**
 - STATION CITIZ, NOMBRE DE VÉHICULES
 - **PARKING PUBLIC, NOMBRE DE PLACES**
 - PARKING PRIVÉ, NOMBRE DE PLACES



PARKINGS TAUX DE REMPLISSAGE MOYEN

-O- LE JOUR: 2/3

DE FORTES DISPARITÉS

Corderie, Vieux-Port Fort-Saint-Jean

D'Estienne d'Orves, Sainte-Barbe, Charles-de-Gaulle

> **LA NUIT : 1/3** MÊME CONSTAT

Félix-Baret fermé à 20h, Vieux-Port Fort-Saint-Jean

Jean-Jaurès 900/0



VIEUX-PORT ► N-D DE LA GARDE VIEUX-PORT > CATALANS JOLIETTE > PALAIS DE JUSTICE LA PLAINE > LE PANIER GARE SAINT-CHARLES ► MUCEM RÉFORMÉS ► CASTELLANE

Bon pour le corps et l'esprit!



FRÉQUENTATION PIÉTONNE À LA HAUSSE

sur la Canebière et le Vieux-Port entre 2011 et 2016 (x2 sur le quai du Port!)



LE VÉLO

+ D'1 MILLION DE LOCATIONS EN 2016

dont la moitié dans l'hypercentre

+25% EN \rightarrow DE 5 000 ABONNÉS EN 2012 \rightarrow À 13 700 EN 2016



Soit l'équivalent de

VÉHICULES CLASSIQUES

ABONNÉS +84% entre 2010 et 2015

places de stationnement « ÉCONOMISÉES »

PARCOURUS EN 2015 (au total des 40 stations de la ville)



LA VOITURE OUI, MAIS AUTREMENT

STOP AU TRAFIC DE TRANSIT. SANS INTÉRÊT POUR L'HYPERCENTRE

La voiture change progressivement d'image. Sous l'impulsion de la législation, les politiques successives ont tenté de limiter, d'optimiser sa place en ville. L'idée n'étant pas de supprimer la voiture de la ville, mais d'en empêcher les traversées, d'en optimiser les accès et d'en limiter les nuisances.

Au début des années 2000, la quasi-totalité des voies de l'hypercentre étaient des voies de transit. L'aménagement du tramway a changé complètement la donne: La Canebière est passée de six à deux voies, le cours Belsunce de quatre à une, le boulevard Longchamp de trois à zéro... La semi-piétonisation du Vieux-Port s'est accompagnée d'un nouveau plan de circulation, basé sur une ceinture de boulevards, à l'intérieur de laquelle le trafic de transit a été considérablement limité: -76% entre 2002 et 2013.

INCITER LES PASSAGERS DES VOITURES À S'ARRÊTER **EN VILLE**

Parallèlement, une politique de stationnement a été progressivement mise en œuvre à Marseille. L'objectif: proposer à tous les usagers un service adapté, et libérer la surface des véhicules ventouses en incitant à la rotation des véhicules.

L'offre en parkings en ouvrage s'est développée pour atteindre aujourd'hui environ 8400 places dans les 14 parkings de l'hypercentre.

Le stationnement en surface sur voirie est devenu payant en 2005. Aujourd'hui, ce type de gestion est largement accepté par les riverains; le centre-ville comptabilise environ 15000 places payantes. La dernière action de la Ville de Marseille date de 2016, avec entre autres la suppression de la gratuité de la pause méridienne, l'allongement de la plage horaire et des tarifs résidents plus avantageux. Le défi pour les années à venir est double: il faut optimiser à la fois les taux de remplissage des parkings en ouvrage

et leur complémentarité avec le stationnement payant de surface. Les leviers d'actions sont multiples: tarification, niveau de service, contrôle, innovation, mutualisation... En ce sens, le renouvellement des contrats avec les gestionnaires de certains parkings du centre-ville est l'occasion pour la Métropole d'affirmer ses objectifs.

LE CENTRE-VILLE S'ADAPTE **AUX NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE**

De nouvelles formes d'usage de la voiture se sont développées. Parmi elles, des services d'autopartage tels Citiz ou Totem Mobi, deux offres différentes et complémentaires qui réinterrogent le modèle de la voiture dominant jusqu'à présent.



LE PHÉNOMÈNE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Accès facile (pas besoin de permis pour certains véhicules), effet de mode, gain de temps dans les bouchons, stationnement toléré et gratuit sur l'espace public... Ces raisons peuvent expliquer l'explosion de la pratique des deux-roues motorisés dans le centre-ville. Les services de la Ville de Marseille en ont recensé environ 6 000 dans l'hypercentre. Il est d'ailleurs probable qu'une part élevée des déplacements qui s'effectuaient avant en voiture se soit reportée sur les deux-roues motorisés. Or cette pratique peut aussi générer des nuisances : bruit, pollution, occupation de l'espace public, comportements dangereux... et doit être intégrée à part entière dans la politique de mobilité du territoire.

Qui se souvient des neuf voies de circulation sur le Vieux-Port?

Ces usages se développent, et sont plébiscités par les résidents du centre-ville: + 84% d'abonnés à Citiz en cinq ans, dont 40% ont renoncé à l'acquisition d'un véhicule personnel. D'autres systèmes se sont ancrés en ville, comme l'autopartage entre particuliers ou les voitures de transport avec chauffeur... Les offres innovantes, souvent privées, se multiplient avec la révolution numérique: comment les rendre cohérentes avec les offres publiques?

À en croire les constructeurs qui multiplient les nouveaux modèles, les véhicules électriques semblent pourvoir s'installer durablement dans le paysage automobile. Ils sont adaptés à une pratique urbaine: pas de bruit, zéro émission polluante, autonomie suffisante. D'initiative publique ou privée, les bornes de recharge se multiplient dans les parkings en ouvrage, les parkings relais, les stations-service, les constructions récentes... Enfin, comment ne pas évoquer la voiture autonome? Objet de fantasme et de convoitise, développée par les plus grandes sociétés de la planète, le véhicule autonome a le vent en poupe. Quel serait l'impact sur la ville de véhicules partagés qui pourraient être en permanence en mouvement dans les rues, sachant qu'aujourd'hui, une voiture «conventionnelle» reste 95% du temps immobile?

PAROLES D'ACTEUR

"IL EST ESSENTIEL D'APAISER I F CENTRE-VILLE"



Jean-Luc RICCA
Adjoint au maire délégué
à la circulation et au stationnement

Dès que le Maire m'a confié cette délégation, j'ai immédiatement concentré mes efforts sur le stationnement, avec comme idée d'inciter la rotation des véhicules pour favoriser le commerce de proximité. Nous avons supprimé la gratuité sur la pause méridienne, augmenté les tarifs à partir de la deuxième heure en zone orange (cœur de ville) et baissé de 20 % les abonnements des résidents.

Pour limiter le stationnement anarchique des deux-roues motorisés sur les trottoirs, j'ai fixé l'objectif de création de 1 000 places par an en leur faveur d'ici 2020. Nous en avons déjà créé 1 400 en deux ans pour mettre en adéquation l'offre et le besoin.

Nous avons participé activement à un groupe de travail à l'AMF à Paris pour nous préparer à la loi de dépénalisation du stationnement qui entrera en vigueur en janvier 2018. La Ville de Marseille a fait le choix d'externaliser le contrôle sur ses 15 200 places payantes, ainsi nous pourrons donc redéployer nos moyens ASVP sur le contrôle du stationnement gênant et très gênant. Le coût de la redevance pour défaut de paiement n'augmentera pas et restera fixé à 17€.

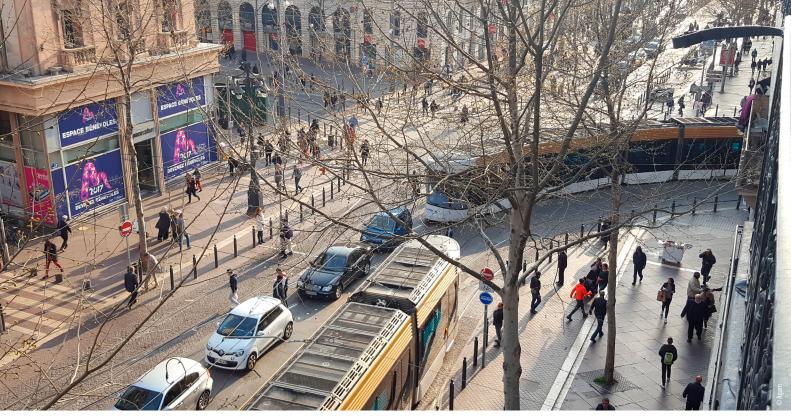
Nous avons récemment mis en place une expérimentation d'un système de stationnement dit «intelligent» sur la rue Paradis requalifiée, équipé de capteurs au sol et de bornes pédagogiques. Les places sont réservées le matin aux livraisons, et l'après-midi aux clients des commerces pour un stationnement limité à 20 minutes. La verbalisation est

systématique si le temps est dépassé. Le soir, ces places sont à la disposition des résidents. Si l'expérience est concluante, je souhaite étendre ce stationnement « intelligent » sur la totalité des aires spécifiques (dédiées) de notre cœur de ville.

La logistique et notamment « le dernier km » est le gros chantier en cours, et avec l'appui de l'Agam et de l'ensemble des acteurs concernés, je souhaite mieux organiser la ville en proposant une offre de services en matière d'espaces logistiques urbains permettant notamment d'assurer les livraisons en cœur de ville dans le contexte d'une réglementation plus stricte et d'un centre-ville apaisé. Il y a des emplois à la clé!!! À cet effet, j'ai engagé une modification profonde de la réglementation allant dans le sens d'horaires et de gabarits plus restreints et favorisant les véhicules propres.

Dernier sujet, l'organisation du stationnement des cars de tourisme et des croisiéristes, nous devons là aussi, être à la hauteur de nos ambitions. Il est indispensable que l'on dispose d'un parking de cars moderne et accueillant à proximité immédiate des lieux emblématiques du cœur de la Cité.

Pour conclure, nous devrons modifier profondément nos comportements, en matière de circulation et de transport en utilisant en priorité les modes doux et les transports en commun car il est essentiel d'apaiser ce cœur de ville. La prochaine piétonisation de Noailles entre parfaitement dans cet objectif.



TRAMWAY BLOQUÉ PAR LA CIRCULATION AUTOMOBILE SUR LA CANEBIÈRE

L'AMBITION D'UN CENTRE-VILLE APAISÉ ET ACCESSIBLE À TOUS

DES DYSFONCTIONNEMENTS TENACES QUI NUISENT ENCORE À LA QUALITÉ DE VIE

La scène se répète tous les soirs en plein cœur de l'hypercentre: des tramways à l'arrêt, bloqués dans le bouchon automobile de La Canebière. Si le trafic résiduel de transit dans l'hypercentre est en réalité faible, il s'écoule très mal donc son impact est fort: conflits d'usages avec les tramways, les piétons et les cyclistes, bruit, pollution... Or ce trafic de transit ne présente aucun intérêt pour le centre-ville: les voitures ne s'arrêtent pas!

L'occupation de l'espace public est une autre problématique majeure qui perdure dans l'hypercentre, en particulier dans les secteurs qui n'ont pas encore

Les modalités d'occupation de l'espace public sont à réinterroger bénéficié d'une requalification. Le stationnement, qu'il soit autorisé à cheval sur le trottoir, toléré et gratuit sur le trottoir comme c'est le cas pour les deuxroues, voire illicite, constitue un obstacle majeur à la déambulation piétonne. Les situations abusives sont encore nombreuses malgré l'augmentation du nombre d'amendes. Le mobilier urbain et les différents signaux implantés sur la voirie sont également parfois sources de contraintes pour les piétons, quand il ne s'agit pas simplement d'aménagements vétustes ou dégradés.

Une meilleure prise en compte des véhicules de livraison, qui génèrent nombre de nuisances en ville, est également fondamentale pour l'hypercentre. Comment redéfinir les règles et les faire respecter? Comment reporter les poids lourds en dehors de l'hypercentre? D'une manière générale, ce sont les modalités d'occupation de l'espace public qu'il faut réinterroger: emplacements mutualisés, places dédiées aux deuxroues – motorisés ou non – organisation de la logistique et réglementation des livraisons, renforcement des contrôles..., le tout coordonné par une politique de



LES BORNES DE STATIONNEMENT « INTELLIGENTES » (RUE PARADIS)

logistique urbaine que le PDU devra définir.

Enfin, malgré une pratique en hausse, l'hypercentre de Marseille est à la traîne sur les aménagements en faveur des cyclistes. Une vision à la bonne échelle s'impose, avec des aménagements adaptés.

LES CONDITIONS SONT RÉUNIES POUR UNE SECONDE PHASE D'APAISEMENT

En 2018, la rocade L2 sera mise en service dans sa totalité. Les travaux ont débuté à l'automne 2017 pour le boulevard urbain sud (BUS), du côté de Saint-Loup. Le grand itinéraire de contournement de la ville sera donc prochainement achevé, permettant ainsi de diminuer la pression du trafic sur le centre-ville. La Métropole a saisi l'opportunité pour lancer des travaux de requalification sur des axes majeurs: les boulevards du Jarret ou encore le cours Lieutaud seront prochainement réaménagés, en conjuguant végétalisation, meilleur partage de l'espace public au profit des modes alternatifs aux véhicules particuliers, et gestion optimisée des équipements. Deux projets dont les études préalables avaient été confiées à l'Agam.

Il est donc désormais possible d'envisager une seconde phase d'apaisement de l'hypercentre, en repensant le plan de circulation: simple et efficace, il ne devra pas bannir la voiture mais la mettre à sa juste place, en optimisant l'accessibilité de tous aux fonctions vitales de l'hypercentre. Il doit être considéré comme un tremplin pour une attractivité augmentée du centre-ville. Il constitue l'occa-



STATIONNEMENT ILLICITE, SIGNAUX DIVERS... QUE RESTE-T-IL AUX PIÉTONS?

sion d'étendre les zones piétonnes et de partage réclamées par les commerçants et les résidents, de concevoir et mettre en œuvre une stratégie cyclable claire, de reconsidérer le fonctionnement des livraisons, de végétaliser, de travailler sur l'éclairage et la signalisation...

Donner du sens aux aménagements est fondamental: non seulement ils doivent être esthétiques, mais ils doivent aussi être acceptés par les usagers et adaptés aux problématiques de gestion et d'entretien. La dimension numérique, les avancées technologiques et l'apparition de nouveaux acteurs privés de la mobilité doivent être intégrées à une

politique globale de mobilité et d'aménagement. Au centre de tous les enjeux, l'axe historique de La Canebière pourrait être l'emblème de cette nouvelle approche de la mobilité en centre-ville de Marseille.

Le contournement de la ville sera prochainement achevé

PAROLES D'ACTEUR « RÉINVENTONS I F CENTRE-VILLE »



Christophe SOGLIUZZO Délégué général Ville durable et expansion, coordinateur de la démarche Ambition centre-ville, Ville de Marseille

Début 2016, la Ville a lancé une grande enquête auprès des habitants, des usagers réguliers et des visiteurs ponctuels du centreville. Si les problématiques de la propreté, de l'insécurité et du trafic automobile ont été soulevées, la plupart des participants ont une vision plutôt favorable du centre-ville. Ils se félicitent des investissements importants en faveur des transports en commun et de la piétonisation, mais leur constat est unanime: ils en veulent davantage, il faut aller plus loin. Avec les élus, l'idée est donc venue de travailler sur un large éventail d'actions complémentaires pour créer une synergie à l'échelle du centre-ville. La démarche participative nommée « Ambition Centre-ville » a été lancée avec l'ensemble des acteurs concernés: la Métropole, le Conseil départemental, la Chambre de commerce et l'État.

Ambition Centre-ville, c'est un plan quide ambitieux qui coordonne une cinquantaine d'actions de court terme à deux ou trois ans, et qui s'inscrit aussi dans le long terme. En tout, cela représente 100 millions d'investissement public, pour conduire le renouveau du centre-ville. La recherche des actions a porté sur cinq thématiques: attractivité (économie, culture, innovation...), aménagement, fonctionnalité, gestion et maintenance de l'espace public et enfin communication et information auprès des publics. En parallèle, l'Agam a été sollicitée pour animer des ateliers de travail techniques afin d'imaginer la mobilité de demain dans le centre-ville. Comment améliorer l'accessibilité, étendre la piétonisation, mettre en valeur la signalisation, améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances sonores et l'encombrement de l'espace public?



LES WORKSHOPS MOBILITÉ DE L'AGAM

Au premier semestre de l'année 2017, l'Agam a piloté une démarche partenariale avec les techniciens de la Ville de Marseille, de la Métropole, de la Soleam et de la RTM. L'objectif: imaginer ensemble la mobilité demain dans le centre-ville de Marseille, avec des pistes de réflexions pour des actions à court et à moyen termes. Ces travaux ont été réalisés à la demande conjointe de la Ville de Marseille et de la Métropole.

FAIRE VENIR PLUS DE MONDE EN CENTRE-VILLE, DANS DE MEILLEURES CONDITIONS

Le renouvellement programmé des rames de métro permettra d'améliorer encore un niveau de service déjà élevé: automatisation, portes palières, configuration intérieure, climatisation... Les quelque 3700 places des 14 parkings relais existants, gratuites pour les abonnés des transports en commun, seront bientôt complétées par le doublement du parking de La Rose et la création du parking Boiseraie connecté au tramway. D'autres parkings relais sont prévus dans les projets de développement du tramway et du métro, autant d'occasions d'améliorer encore l'accessibilité du centre-ville. La desserte de nuit du centre-ville de Marseille en transports en commun est également un sujet majeur pour favoriser la vie nocturne.

Dans le même ordre d'idée, des tarifs de stationnement nocturnes incitatifs et homogènes sont une nécessité dans le centre-ville. D'une manière générale, les offres de stationnement se doivent d'être plus innovantes et cohérentes pour optimiser l'adéquation de l'offre et de la demande. L'accueil des cars de tourisme, toujours plus nombreux, mérite également une organisation performante. L'année capitale Marseille Provence 2013 a été un succès de fréquentation, et un test grandeur nature réussi pour le Vieux-Port fraîchement réaménagé. Les Dimanches de La Canebière lancés en 2017 connaissent un franc succès, et font (re)découvrir l'artère historique sous un autre jour. Les grands événements rassembleurs vont se succéder dans les années à venir: Culture 2018, Manifesta 2020, Coupe du monde de Rugby 2023, Jeux Olympiques 2024: autant de tremplins pour Marseille. Le centre-ville se doit d'être prêt.

POUR EN SAVOIR PLUS

ÉTUDES AGAM

- ▶ Centre-ville-Vieux-Port: le cœur de ville, reflet des ambitions de la Métropole – 2009
- ▶ Requalification du Jarret, mobilités et projet urbain: diagnostic, enjeux et orientations – 2015
- ► Cours Lieutaud: enjeux et orientations pour une requalification de l'axe – 2016

PUBLICATIONS REGARDS DE L'AGAM

- Centre des villes moyennes: opération reconquête, l'exemple d'Aubagne – n°61, juin 2017
- ► Marseille la nuit, quels enjeux pour la ville? n°56, février 2017
- ▶ Quelle place pour l'autopartage sur la Métropole? n°55, novembre 2016
- ► Centre-ville de Marseille, pour un nouvel élan économique n°44, mars 2016
- ► Comment mieux articuler urbanisme et transports? n°43, mars 2016
- ► Marseille Provence 2013, un levier pour le tourisme n°24, septembre 2014
- ► Métro et tramway marseillais, un réseau en mouvement – n°21, mai 2014

SITE WEB

▶ Vélo en ville: velosenville.org

► Ambition centre-ville:

ambition-centreville.marseille.fr



Toutes nos ressources @ portée de clic sur www.agam.org
Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter

Directeur de la publication : **Christian Brunner**

Rédaction : Édouard Emptaz, Isabelle Collet-Reymond - Conception / Réalisation : Pôle graphique Agam

Marseille - Décembre 2017 - Numéro ISSN : 2266-6257